

Notre aviation sportive hier... aujourd`hui...

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **15 (1944)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825503>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

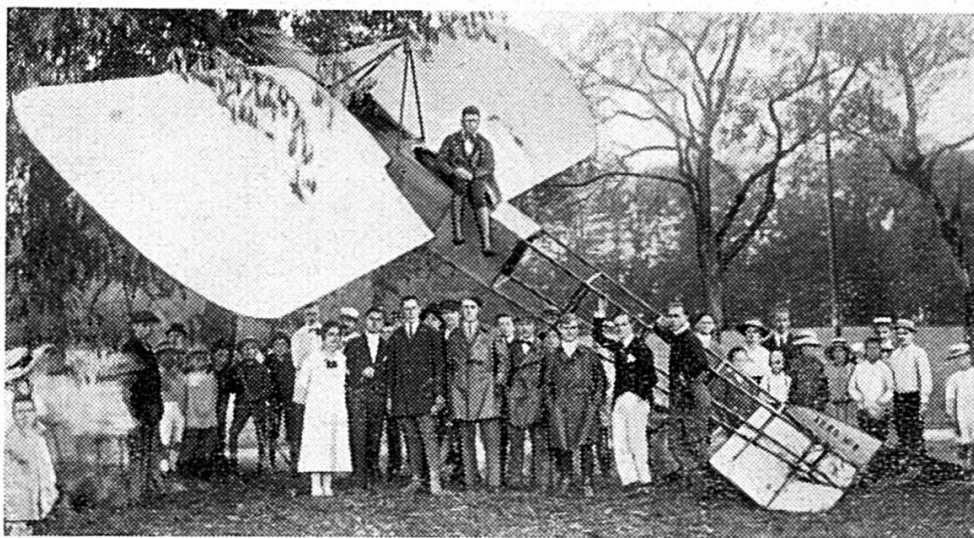
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

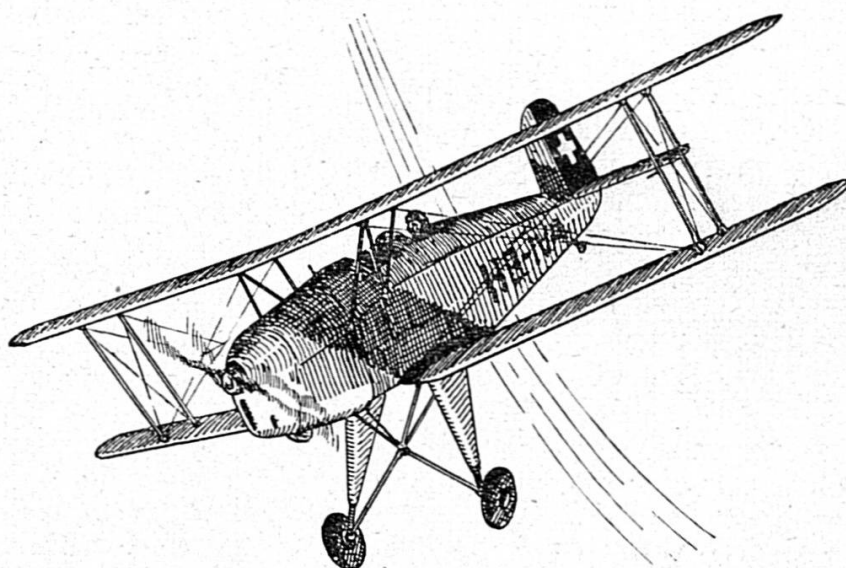
Notre aviation sportive

Hier...



Les atterrissages étaient parfois un peu mouvementés !

Aujourd'hui...



En plein ciel, un avion sportif suisse glisse, rapide et élégant.

Et le vol à voile permet de constituer au pays une réserve importante de pilotes qui pourront être demain soit des aviateurs touristiques, soit des pilotes commerciaux, soit encore des spécialistes utiles à l'aviation militaire.

Le vol à moteur

Avant-guerre, le vol sportif à moteur avait connu, dans de nombreux centres de Suisse alémanique et de Suisse romande, une extension réjouissante.

Sur nos divers aérodromes civils, des écoles d'aviation sportive avaient été constituées par les sections régionales et locales de l'Aé. C. S. De nombreux pilotes sportifs furent ainsi formés et brevetés. Un championnat suisse d'aviation, organisé par l'Aé. C. S. fut également créé, et ce championnat permit de démontrer que les aptitudes au manche à balai de certaines sportives suisses étaient aussi affirmées que celles des pilotes masculins. Et nous en tenons pour preuve la brillante démonstration donnée aux championnats nationaux d'aviation sportive, en 1937, par Mme Magdalena Hutton, de Zurich, qui fut notre championne suisse d'acrobatie.

Dès septembre 1939, le vol à moteur fut supprimé en raison des circonstances. Les nombreux avions suisses de sport et de tourisme stationnent, dès cette époque, au repos, dans les hangars de nos places d'aviation civiles. Dans l'intention de préparer l'avenir, en Suisse romande, et sous l'impulsion des moniteurs N.-Marcel Weber, de Genève, et Alphonse Kammacher, de Lausanne, il s'est constitué l'*Union des pilotes civils*, dont le but est de grouper tous les spécialistes de l'aviation sportive à moteur. En songeant à l'après-guerre, il se pose évidemment de nombreux problèmes pratiques et techniques, dont la solution ne pourra être apportée que par les spécialistes en la matière.

Verrons-nous longtemps encore, au lendemain du conflit actuel, les petits avions de sport de 1939 évoluer dans notre ciel ? Le développement extraordinaire acquis par la construction aéronautique ne mettra-t-il point sur le marché de nouveaux appareils, techniquement supérieurs ? Dans cet ordre d'idée, notre constructeur jurassien Willy Farner a émis la suggestion de chercher à développer, dans notre pays, soit l'hydraviation sportive, soit l'avion sportif amphibie. Il est clair que la Suisse se prêterait à merveille à ce tourisme aérien. Tel est un problème qui ne manquera pas de se poser à nos touristes de l'air, dans l'avenir. Il en est d'autres encore, dont l'importance est à la fois d'ordre technique, d'ordre économique également. La Suisse, pays de tourisme par excellence, se doit de songer sérieusement au développement du vol sportif. Les transports aériens seront appelés à servir nos intérêts dans le domaine strictement commercial. Et le vol à moteur sportif, en ce qui le concerne, présentera une valeur certaine sur le plan du tourisme et de l'hôtellerie, car il

conduira de villes à villes, de régions en régions, des centaines et même des milliers de touristes, suisses et étrangers, qui jadis utilisaient le rail ou la route.

Aspect nouveau d'un problème national, auquel notre opinion publique ne songe peut-être pas encore, mais qui fait l'objet d'études dans les cercles de nos ailes légères.

Trafic aérien

Nos ailes marchandes et commerciales

Qu'en est-il de notre aviation commerciale suisse? En 1939, dès la mobilisation générale, ce fut la suspension totale de toute navigation aérienne civile. Jusqu'à fin août, la *Swissair* avait transporté 28.551 passagers sur les routes internationales de Londres, Paris, Berlin et Vienne, même au-delà. Dès le début de 1940, un gros effort permit à notre pavillon aérien marchand de flotter de nouveau hors de nos frontières, sur les lignes Locarno-Barcelone (avril à juin), Locarno-Rome (de mars à juin) et Zurich-Munich (de septembre à fin décembre). 1615 passagers furent ainsi transportés, sans compter le fret, les marchandises, la poste. En 1941, les résultats furent encore supérieurs. Si le trafic Locarno-Rome fut suspendu dès le 16 janvier, après quinze jours d'exploitation, la *Swissair* effectua de janvier à octobre le service Zurich-Munich, et d'octobre à fin décembre la ligne Zurich-Stuttgart-Berlin. 5922 passagers, au total, furent transportés et plus de 160.000 kg. de bagages, marchandises et fret postal. En 1942, la liaison Zurich-Stuttgart-Berlin fut maintenue. Elle a été réduite, au début de 1943, à la section Zurich-Stuttgart, en raison des événements.

En plus de la valeur commerciale évidente, pour notre économie nationale, que le maintien de cette navigation aérienne représenta pour la Suisse, sur le plan technique, ces lignes ont permis à la *Swissair* d'assurer l'entraînement constant de tout son personnel de vol, et de pouvoir disposer immédiatement de ses spécialistes, si l'occasion le demandait. Nos avions commerciaux *Douglas DC-3*, de construction américaine, sont l'objet de soins et de revisions constantes.

En cette période de guerre, il est fort réjouissant de constater que nos ailes marchandes, loin de rester inactives, ont encore pu servir le pays, en mettant leurs moyens à la disposition de notre économie. Des expériences utiles et nouvelles ont été effectuées tout particulièrement dans le domaine du transport des marchandises. L'avion, certes, ne saurait encore concurrencer sérieusement le rail ou la navigation fluviale. Il n'en reste pas moins qu'à l'heure où les moyens terrestres de transports sont surchargés, l'appui — même modeste encore — de l'aile mar-